

CG[®]

CAR GRAPHIC

NSX タイプT

インスパイア/セイバー+2.5ℓライバル日本車
キャディラックをフルテスト

プジョー306の4ドア発売

現地試乗速報=フィアット・バルケッタ

オベル・ヴィータ

フォード・エクスプローラー

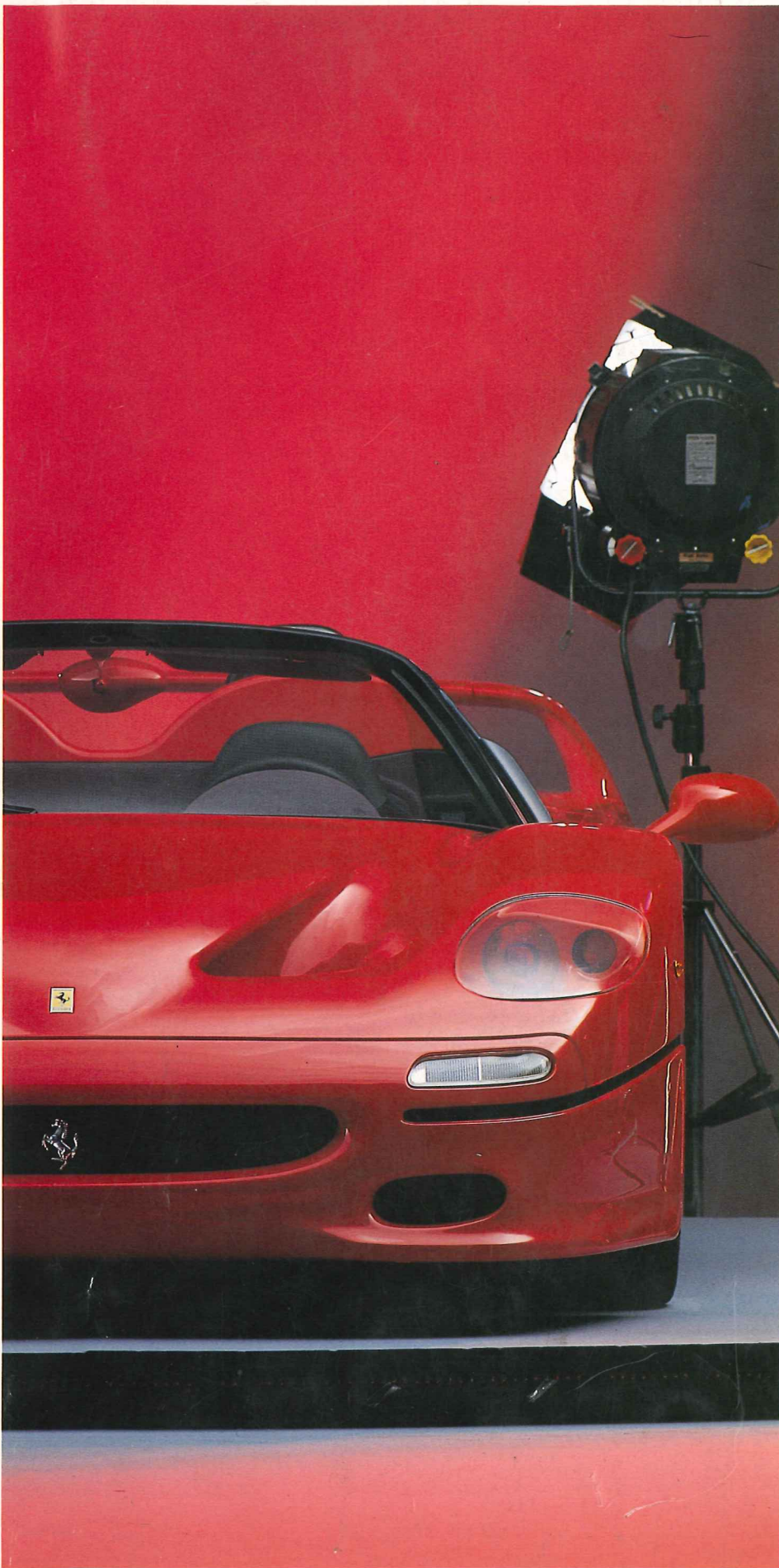
最後のインテグラレ

てんぷら油のディーゼル燃料

アリゾナのEVレース

JTCC熾烈な開幕

ジュネーヴ・ショー



フェラーリF50発表
スポーツカー名門復活“MGF”

MAY 1995

5

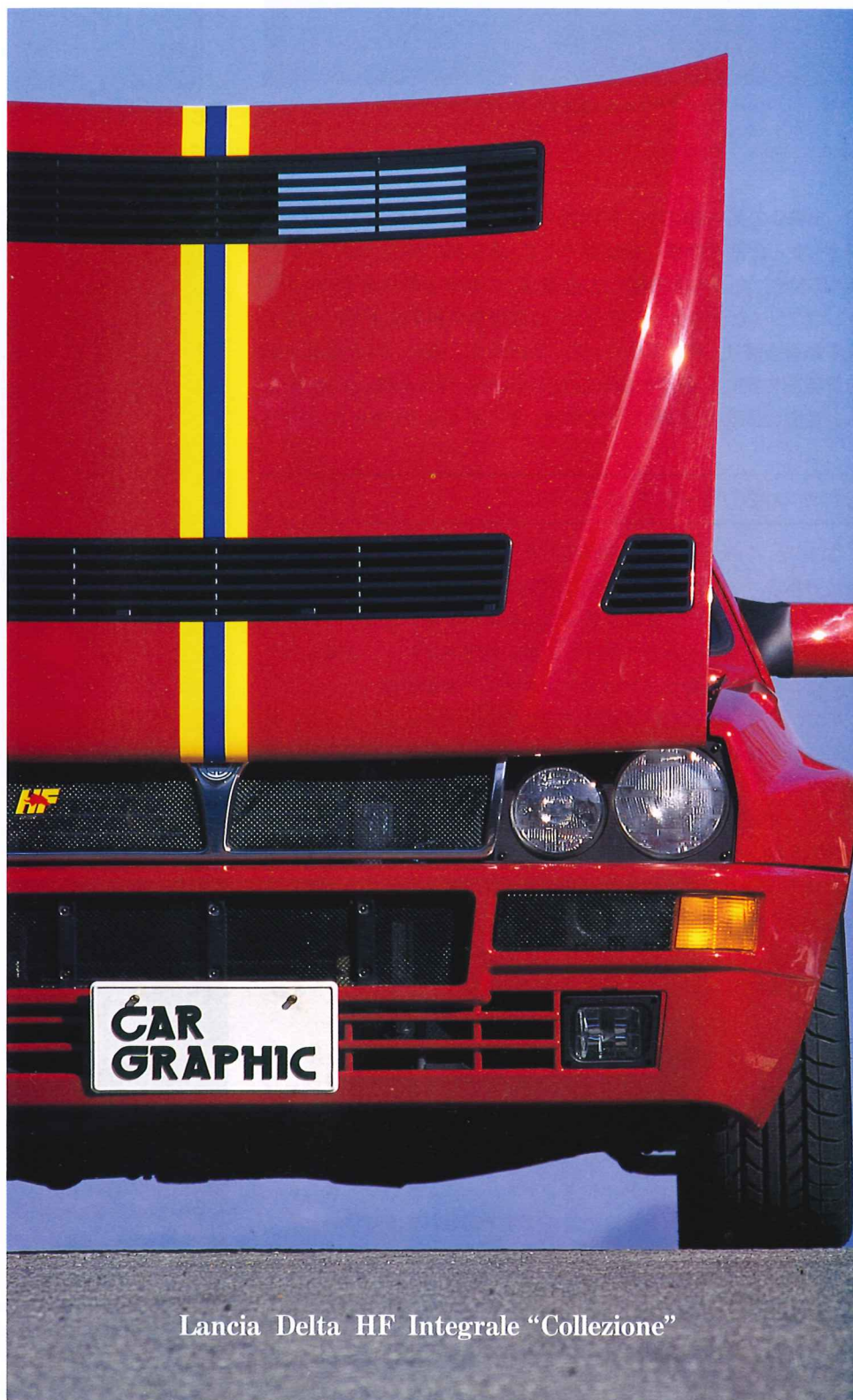
ランチア デルタ HF インテグラレ コレツィオーネ

『羊の皮をかぶった狼』の皮をかぶった狼の優雅な晩年

ROAD IMPRESSIONS



ここに、たまたまデルタ・インテグラレ、フィアット・バルケッタにクーペ、それにチンケチェントのスペシャルと並ぶと、それだけで空気が明るく暖くなるから不思議だ。理屈でいえば今ドイツと日本が最善なのに「リクツ抜きならイタリア」というのは、彼らとしては喜んでばかりもいられないだろうが、楽しむばいだけのファンにとって、これは嬉しい。このイタリアが将来どうなるかという、また問題は別だが、とりあえずここはリクツ抜きの何ページかということにしておこう。



Lancia Delta HF Integrale "Collezione"



実用セダン・ベースの箱形ボディからは想像できないほどわずかなロールで強引にコーナーを突破するコレツィオーネ。このまま踏めば強めのアンダーステアとともに、確実に狙ったラインをトレースできる。

今、WRCの第一線にランチアはいない。将来ふたたびの来襲まで、輝かかった日々の思い出にひたって、束の間の休息を楽しんでいるところだ。たぶん次の闘いの主役は、これから育つ息子たちだろう。ボクシーなデルタ・インテグラレは幾多の勝利の記録をたずさえて舞台を降り、今、フルヴィア、ストラトス、037、S4と壁面を彩る肖像画の列に、静かに加わろうとしている。そんな戦士の晩年に、ふと祖先の面影が去来したとすれば、それが「コレツィオーネ」である。

これが本家のワークス・カラー

本当に、これが最後の最後なのだそう。あまり人気が高いため、特に日本のファンが熱心なので、本体のデルタがフルチェンジしてから2年も旧型ボディをひきずって、ちょっとずつ追加バージョンが生産されてきたインテグラレだが、名門キヴァッソ工場のラインがこの春から新型フィアット・パルケッタを受け持つことになったので、いよいよ本場の幕切れを迎えることになってしまった。最後のロットは400台ぼっきり、そのうち250台が日本向け特別ファイナルエディション「コレツィオーネ」、つまりコレクターズ・アイテムとは、ずばり名乗りも名乗ったりというところである。

演歌の間かせどころをさびという。ここに来ると歌姫も聴衆も感きまわる。イタリア車のさびは強烈で、ブリティッシュ・スポーツなら涙ぐむ程度でも、インテグラレ・コレツィオーネだと、ほとんど号泣モノである。あの国の車にはさびの素が無限にあって、テストした3日間、涙腺がゆるみっぱなしだったと想像してもらえば、コクピットにおさまった感じがわかりやすい。

さびの最たるものは塗装である。日本向け250台すべて、暗い赤(ボルドー・レッドと呼ばれる葡萄酒色)に塗られる。さらに望めば黄色と青のストライプが前から後ろまで走る。この色にピンと来なければ、ランチア・ファンも新米だ。ストラトスがアリアリア・カラーを装って以来、マルティーニ、トテップと変わってきたが、まだ名手サンドロ・ムナーリのフルヴィアが暴れまくっていたころのラリー・ワークスチームの色がこれだったのだ。つまりランチアがまだ“ランチア自身”だった時代の象徴なのである。デルタもボクシー、フルヴィア・クーペ・ラリーHFもボクシー、だから面と面の合わせ目の光の加減など、妙に昔が思い出されてならない。これに泣かずして、何に泣けというのか。

すっきりラリー気分のコクピット

ほかもことごとく、いかにもコンペティションで磨き抜かれたデルタ・インテグラレの総集編という仕立てになっている。もともとボディと同色だったエア・アウトレットなどはすべて黒く塗られ、グリルは最も単純な金網張りだ。インテリアでいちばん目につくのはシフトノブがアルミ削り出しの球になっていることと、わざわざイグニッションキーから独立させられたスターター用ボタンがダッシュボードのカーボンパネルに光っていること。そのほかにもペダル類がアルミダイキャストになり、パセンジャー……じゃなかった、ナビゲーター側にもアルミ鋳物の大きなフットレストが備わる。細かく見るとシートの中央部はアルカンタラ(人造バックスキン)だが両側はラリーカーもどきの黒いノーマックスふうの布で、ドアの内張りも同じだ。「だからどうした」といってしまえばそれまでだが、好きな者にはこれ以上ないさびと泣かせどころのオンパレードなのである。



ずらり勢ぞろいしたラリー・デルター族。手前が最終バージョンの「コレツィオーネ」、その左が初めて4WDになった「HF4WD」、さらに左に「インテグラレ16V」、「エヴォルツィオーネII」、「インテグラレ8V」の順、後列左端の黄色いのが「エヴォルツィオーネII・ジアーラ」、右へ「エヴォルツィオーネII」、2台続いて「エヴォルツィオーネI」の順。その右がラリー・デルタの始祖、グループB時代の最後を飾った「デルタS4」、そして右端がたまたま通りかかって参加してしまった、今唯一の2WD「ランチア・ラリー(037)」。

エボIIの車高を下げる

姿形の仕立てのほかは、これまで最終バージョンといわれていた通称“エヴォルツィオーネII”や、その兄弟で全身くまなく黄色の愛称“ジアーラ”とほとんど変わらない。つまりコンパクトな5ドアボディのフロントに2.0直4ツインカム16バルブ+ターボ+インタークーラー-215psエンジン(タイプナンバー-831E5.046)を積み、5段ギアボックスとファーガソン/ビスカス・センターデフを介して4輪を駆動する。センターデフの駆動力配分は前47%:後53%とやや後ろ寄り設定である。リアデフはリミテッドスリップとセルフロック機能を併せ持つトルセン・タイプを使用。サスペンションは前がマクファーソン・ストラット、後ろが長いパラレル・トランスバースリンク/トレーリングアームとストラットの組み合わせ、7.5Jリムに205/45ZR16タイヤを履く。もともと1620mmだった全幅が1770mmにも広がるほどのプリスターフェンダー、ルーフ後端の角度調

節式スポイラーもそのままだ。

メカニカルな面で目立つ違いは、リアのコイルスプリングが不等ピッチのバリアブルレートになり、それにもなって車高もリアだけ25mm下げられたこと。これで今までより少し腰を落としたスタンスになった。ほかにリアのトランク奥にはストラットタワーバー(ナビ用フットレストともども、レース用品で知られたOMP製)が追加され、シフトレバーが10mm縮められてストロークも減っている。未確認だがエンジン制御のプログラムも少し変わったという。



旧世代スポーツセダンの乗り味

客観的に見れば、いかに憧れの「インテ」とはいえ、もう時代遅れもはなはだしい。まず何よりボディの剛性感不足が目立つ。70年代

の基準ならこれで良かったし、スポーツセダンとしても、GT1600からHFターボ、そしてHF4WDあたりまではボロも出ず、それなりにしなやかなサスペンションがよく路面をトレースして、限界も高くない代わり振りまわしてコントロールを満喫しやすい仕上がりになっていた。まあ、今にして思えば、あの辺が限度だったかもしれない。少しプリスターフェンダーが付いた初代インテグラール(8V)がCG長期テスト車にもあったが、固められたサスペンションにボディが負けて、わずかながらミシミシ感がついてまわるようになってしまった。さらに代々ハードになりタイヤも太くなったから当然だが、今ではサスペンションがはたして設計どおりのジオメトリーで伸縮しているかどうかも疑わしい。極端に言えば、タイヤの接地力だけに頼ったコーナリングにも思ってしまうほどだ。固めるばかりのセッティングの歴史も、なまじサスペンションが下手に動かないほうが、超扁平タイヤの接地面積が変化しなくて助かるという意味ではなかろうか。このあたりがグループA競技車両規定の落とし穴で、ボディの外形も寸法も冷却空気の入力口もすべて公認のままではなければならないから、戦闘力を高めるには、最終目標の形に作らなければならない。実際にラリーに出るには、見えな



〈撮影協力=ビアルパロTel.054-277-0578、松浦英樹(HF4WD)、大長良人(インテグラール8V)、森内晃一(インテグラール16V 赤)、竹澤重人(エヴォルツィオーネI 黒)、茂利一(エヴォルツィオーネI 赤)、高木智教(エヴォルツィオーネII パール)、横山 渡(エヴォルツィオーネII 白)、大澤恒夫(ラリー037)〉



かつてのフルヴィアHFと違い、カムカバーが黄色と青に塗り分けられていないのが不徹底なところ。



わざわざキーから独立したスターター・スイッチ。でも、この位置は少しわざとらしい。コンソールあたりに付けて「知る人ぞ知る」式で押したほうがスマートかもしれない。



ノーマックスふうの布を駆使してコンペティション・ムードを高めたシート。



アルミ削り出しのシフトノブと、最終バージョンを示すブラック。ここにもシリアルナンバーが刻印される。



ライトを点けるとパネル全体が白く光る計器盤はエヴォルツィオーネIIと同じ。



アルミ鍍物のプレートをつけたペダル類。

いところを換骨奪胎し、あたかもスペースフレームのごときロールケージを張り巡らしたりするから、まったく別物なのである。まさか量産ベース車をそんなふうには作れないので、結果として形だけの“腑抜けのグループA”ができてしまう。余談だが、日本への正規輸入車は4灯式ヘッドライトが外側が大きいのが、本当はエヴォルツィオーネなら外側もプロジェクタータイプの小径である。そうやって周囲のパネル面積を稼ぎ、可能なかぎりメッシュの導風孔にして、ターボエンジンの冷却を図っていたのだ。

しかも、この「コレツィオーネ」のバリアブルプレート・リアスプリングは従来よりさらに硬く、つまり歴代インテグラレで最も硬く、ちょっとした舗装面の凹凸でも激しく突き上げるし、滑らかな路面でのコーナリングにも、エイッと切り込むとボディの前半と後半が逆に振じれるような感触さえともなう。カチッとしたボディにネコ脚のサスペンションという、現代スポーツセダン(というより車なら何でも)のトレンドとは正反対だ。せつかく少し後ろ寄りの駆動力配分なのだから、なまじロールを押さえ込むより後ろをグララーイ気味に傾かせたほうが、立ち上がりのアンダーステアを殺しやすかった。

純度 99.999%のイタリア式アドレナリン

エンジンも、やはり年月を感じさせる。もともとターボといえ低速を無視し、3000rpmあたりからドッカーンとくるのがイタリア式だが、これもそうだ。いっぽう、最も美味な中速のターボゾーンを過ぎると、レヴ・リミット付近ではそれほどスカッと吹けるわけでもない。パッパッとシフトして、4000rpmから5500rpmあたりを使い切るのがコツである。3000rpmぐらいまではいべきスロットルレスポンスもなく、いっぽう2速で110km/hまで伸びるハイギアリングだから、けっこう頻繁にシフトして、おいしい回転域を保ってやらなければならない。シフトといえば、アルミむくのノブが素手に冷たいのはいいとして、レバーの根本がこれもコンペティションふうにゴムカバーになっている(これまでは皮の覆い)が、これの蛇腹が互いに擦れあってギューギュー鳴るだけでなく、2速への動きに抵抗することもあったのが惜しい。ゴムの接触部分にシリコン系の潤滑剤でも塗れば良くなるかもしれない。

ところで、これだけ古臭くて欠点だらけなので、乗って落胆するかというと、そうでもないのが不思議なところだ……ということ、リポーターも無責任だが、たしかに愉快は愉快である。ちょっとばかり野蛮なエンジンの響き、パワーアシスト付きだが感覚的にガシッとしたステアリング、ガタピシするくせに妙にダイレクトな挙動など、やはり名うてのアドレナリン生成器なのである。走りくらべれば、ノーマルどうしでもランサー・エボやインプレッサに対して勝ち目などないのに、操った充実感ならインテグラレ・コレツィオーネがはるかに上なのだ。くわっと目を見開いてふたつみつ先のコーナーまで神経を走らせ、ブレーキング、シフトダウン、ステアリングの切り込みを連鎖させて、それでも思ったとおりアプローチでインを向かないのに戸惑いながらも強引にスロットルを開けて、4本のピレリ P700Z で思い切りアスファルトを蹴って立ち上がる瞬間など、極端に言えば生きる喜びそのものだ。最高の玩具なのかもしれない。





黄色い“シアラ”で終わりかと思ったら、ファンとはありがたいもので「まだまだ」の声も高く、とうとう伝統のカラーリングで決着をつけなければならなくなったデルタ・インテグラレ。

<撮影協力=河口湖Green Hill>

今そこにある追憶

だから、コレツィオーネ・ドライビングというのは、ああ、こんな時代もあったんだという感慨と、もう過去のものなんだという哀しみが、微妙に交錯する瞬間の連続でもある。そう、伝統のカラースキームをまとったコレツィオーネは、もはやグループAのベースというより、栄光のWRCチャンピオン・マシンのレプリカなのである。生きながらにして聖人の列に加わったようなものだ。

グリルには、特別なスポーツ・ランチアだけのマークが輝く。HF

の文字に赤い象を配したあれである。そして日本向けの250台は、その下にシリアルナンバーをしるす小さなプレートも付く。このページのテスト車は001-250だった。これが250-250になった時が、インテグラレ史の本当の終わりなのである。

(report=熊倉重春/photo=小河原 認/layout=石原宏美)



グリルのHFエンブレムにはコレツィオーネ250台だけの通しナンバー付き。



OMP製のナビ用アルミ・フットレスト。



もともと全長4m以下と小柄なのにスペアまで立てて積んだから、トランクは限られる。リア・ストラットタワーバーはコレツィオーネ専用。



フィルターキャップの周囲はカーボンパネル。



ベンチレーター・アウトレット、スポイラー・ステー、リアウィンドーの周囲など、すべてブラックアウト。



7.5J×16ホイールはガンメタリック調。



イタリアでは、HFエンブレムが付いているところにサイドマーカーが付く。

デルタ・インテグラール小史

前史……デルタ誕生(1978年9月)

ジウジャーロ・デザインのコンパクトな5ドア・ハッチバック・セダン。
ホイールベース2475mm、全長3885mm×全幅1620mm×全高1400mm。
1.3ℓ(75ps)と1.5ℓ(85ps)で155km/hと160km/h。



デルタの名がWRCに……S4登場

“路上のF1”グループBモンスター。

あまりの高性能に肝を冷やしたFIAにグループA移行を決意させた傑作。



Olympus Rally 1986



HF前期……HFターボ登場(1983年8月)

フルヴィア/ストラトス以来の「HF」復活。ただし、まだFWD。
GT1600の圧縮比を下げ、ギャレットT03(0.55バルブ)とウェバー-マレリIAW04D燃料噴射備えて140ps。203km/hに向上。5.5Jリムに165/65HR14。最終91年は0.85バルブで143ps。タイヤは185/55VR14に拡大。

4WD化……HF4WD登場(1986年5月)



82年ごろから姿ちらほら。ツインカム8V・2ℓ(831B5,000)にギャレットT03(0.9バルブ)とウェバー-マレリIAWで166ps。

ファーガソン/VCUセンターデフは前56：後44%。トルセン・リアデフ。トレッド拡大(1400/1400mmから1409/1404mmに)。5.5Jに185/60HR14で208km/h。最終は87年。



Acropolis Rally 1987



インテグラレ時代の幕開け…… HFインテグラレ登場(1987年10月)

ツインカム2.0は831C5.000に進化。ギャレットT03は1バル+緊急ブースト+ウェバー-マレリIAW04E/02で181ps。6Jリムに195/55VR15。215km/h。プリスターフェンダーで全幅1700mmに増加。全長5mm増えて3900mmに。トレッドは1426/1406mmに拡大。

87年から触媒付きのみになり180ps。

89年から7Jリム+205/50VR15、最終91年は7.5J+205/50VR15。



Acropolis Rally 1988

高性能化に邁進…… 16Vエンジン搭載(1989年3月)



その名もHFインテグラレ16V。

ツインカム2.0はヘッドを一新、831D5.000に進化。

ギャレットT03(基本1バル/緊急瞬間1.2バル)にウェバー-マレリIWA047で196ps。触媒仕様の831C5.046は177ps。

駆動力配分を前47:後53%に変更。7Jリムに205/50VR15。220km/h。



New Zealand Rally 1991

Lancia Delta
HF Integrale
HISTORY



グループAの頂点をきわめる…… “エヴォルツィオーネ”登場(1991年9月)



93年、通称“エヴォルツィオーネII”に進化、黄色ずくめの“ジアーラ”も追加。
7.5Jリムに205/45ZR16。エンジンも215psに強化。



そして終幕……
コレツィオーネ

この年まで並行生産だった8Vがなくなったので、正式名称は単にHFインテグラレに戻る。“エヴォルツィオーネ”は通称。フロント全面メッシュ化、ルーフ後端のスポイラーなど、グループA公認対策を満載。プリスターフェンダー大型化で全幅1770mmに。トレッドも1517/1506mmに再々拡大。仕向け地によりエンジンは831E5.046、831E5.000、831C5.046の3機種、どれもギャレットT03+ウェバー-マレリアW047で最強が211ps、中間が205ps、最低が177ps。7.5Jリムに205/50VR15。92年はZR。

